

交通行動に関連した景観体験の 空間意味論的考察

中村良夫*

本論文は道路景観を意味論的観点から分析することを目的としている。まず視覚心理学においては、空間の意味がどのように考えられているかを整理した。次に、空間の操作的意味に基礎をおいた地形空間の知覚の実態を、日本の古典的風景画の伝統的鑑賞方法の分析を通じて実証的に示した。その結果を要約すれば、空間内の仮想行動が地形空間の意味体験上重要である。以上の結果を用いて、道路景観の象徴的意味と空間の透視形態との関係を論じている。

A Space-Semantic Study of the Landscape Experience and the Traffic Behavior

Yoshio NAKAMURA*

The purpose of this essay is to analyze semantically the landscape along the road. First, a clear definition is placed on the meaning of space in the field of visual psychology. Next, the perceptual condition of topographical space is presented based on its manipulative meaning through analyzing the traditional way of appreciating the Japanese classical landscape. The conclusion is that the virtual behavior in the space is of great significance in the experience of meaning. With this conclusion, here is discussed the relationship between the symbolic meaning of the landscape along the road and its perspective image.

1. 序論

1-1 景観研究について

本論文は道路および道路交通に関連した景観を意味論的観点から考察することを目的としている。道路景観に関しては既に幾多の著書、論文が発表されており、道路景観の数多い経験則に新たな条項をつけ加える意図はない。定量的な問題を別にすれば、道路景観に関するポキャブラリーはほとんど出そろった感があるからである。むしろ、道路の景観的価値の根拠を、景観および人間行動のパターンとの関係において研究する必要があると考える。今日、生活空間の景観的な質の向上に関する議論が高まりながらも、必ずしも十分にその実が上がらないのは、経済的な理由あるいは良い景観の発見が必ずしも容易でないことにもよるが、景観価値の根拠が人間科学の面から確信をもって示し得ていないところにも問題がある。

この問題に答えるためには、結局、景観とは何かという問に対して、客観性のある解答を準備しなけ

ればならない。景観という人の生に直結した始源的な精神現象に対して、自覚的な答えを用意せねばならぬとは、ある意味では不幸な状況かもしれぬ。しかし、文化人類学の努力がまさにそうであるように、人類にとって様々な基本的価値が自覚的に把握されない限り、見失われがちになるのが現代の特徴なのであろう。

もとより、困難な問題であることは承知せねばならぬが、現段階で援用しうる人文諸科学の成果は、必ずしも少なしとしないのである。本論文は、景観を空間認識における意味知覚の問題として整理することを試みている。その結果は空間意味論というべき形をとるが、言語の意味論を先例としてみれば容易に推察されるように、道路景観とはいってもその意味内容は交通行動の枠を超えて多岐のかつ重層的に拡がっている。従って、ここでは交通行動に直結した「意味」に研究対象を限るものとした。空間意味論の意義は、経験的に広く容認されている景観評価に客観的根拠を与えることに加えて、未だ定かには意識されざる評価構造を自覚することにある。定量的な判断を得ることは意味論の中心課題ではないが、景観の象徴的意味を可能な限り自覚的に把握することによって、景観設計から恣意を排し、正しい設

*東京工業大学助教授(社会工学)
Associate Professor, Tokyo Institute of Technology
原稿受理 昭和54年4月24日

計意図の形成へと導かれるための一助を求めようとするのである。

1-2 空間知覚と意味

景観とは外部空間の知覚自体、並びにそれに帰因する、美的情動の随伴を特徴とする精神活動の全体を指す。その精神活動は象徴過程を伴う、極めて複雑なものであるが、結局は、空間知覚に基づく、価値評価と不可分な環境認識の一型態であるから、視空間知覚の内容を景観の諸現象に即して研究することが先ず基本となる。

通常、視知覚の心理学においては二次元および、三次元図形における形態知覚の発生、並びにその形状と大きさまたは、奥行きを知覚を研究の中心に据えている。広い意味で空間の幾何学的特性の心理学的な認識を問題とするわけであり、これは景観知覚の一つの重要な要因ではあるが、それだけで説明しきれないわけではない。説明されざる、この空隙は学問的挑戦を受けて然るべきものと考えられる。

まず、形態知覚の発生に関するゲシュタルト法則をとりあげて、その説明に通常用いられる、簡単な二次元無意味図形を例にして、知覚の状態をありのままに反省してみる必要がある。このような図形は固有の体制に従って群化して見える、というゲシュタルト法則はそのまま認めるにしても、たとえ無意味な図形にし、その空間的知覚に伴って、何らかの“余韻”が残ることは否定し得ぬであろう。それは図形の姿に固有の表情または、味わいと呼ぶのが適当であるような、ある種の捕捉し難い情調を伴う知覚である。いわゆる“無意味図形”であっても、過去の経験に起因する連想または、それが生み出す暗喩が伴うであろうから、これが“図形の表情”の一部を担っていることは事実としても、説明としてやや迂遠に過ぎる感を免れない。むしろ、空間図形の体制化された知覚、即ちゲシュタルトとは、そもそもそうした意味的性質を備えた現象である、とする考えの方がはるかに直截で受け入れやすいのである。ゲシュタルトをこのように拡張解釈すれば、それこそ人間にとって、世界の出現の損われぬ姿であって、現象学的と考えられているゲシュタルト概念がすでに、現実の知覚のモデル化された記述といわねばならぬことになる。

こう考えると、視知覚による空間認識という行為自体が、すでにして価値を産出する行為でもあるといえるわけであるが、極めて単純な無意味図形ですら、こうしたことが確認しうるとすれば、現実の景

観が豊かな味わいを有することは当然のことでもある。こうした考え方は、基本的には一部の現象学者によって、すでに指摘されているところなのである²⁾が、視知覚の心理学では一般に中心的な研究分野とは考えられていないようである。ギブソンが“視覚世界”の中で、空間の意味について、かなり立ちいった考察を行なっているのは例外的な事柄に属するよう³⁾に思われる。

ギブソンは次章で述べるような、空間の様々な操作的意味を除外しても“純粹に観照的態度をもって見れば、なお説明し尽くせぬ、重要な意味を視覚世界は負っているようである”と述べている。これがゲシュタルトの表情と述べたものであって、ギブソンにおいては、これが“空間の意味(spatial meanings)”と名付けられているが、空間の意味はこれに限らないので「空間形状に内在する意味」とした方がよいであろう(こうした知覚を「意味」と呼ぶのは若干問題があるが仮にこうしておく)。ギブソンはこの現象の補足的な説明の中で抽象絵画の例を挙げている。“無意味図形”で構成された抽象絵画が相応の芸術的意味を持ちうるのは、まさにこのゲシュタルト自体に内在する豊かな“空間の意味”によるのであって、もってまわった形而上的な解説が抽象絵画の鑑賞に必要とは思われない、とするのである。

ギブソンのこの見解は、抽象絵画に関して現在までに寄せられた様々な見方の中で、最も直截で、しかも優れたものの一つである。

物を見てその形を認識するという平凡な行為のうち、すでにして、人間的な価値を一挙に生ぜしめる第一歩が秘められている。われわれは、むしろそのことに改ためて驚いて然るべきだ——ギブソンの発言には、視覚心理学者としての、こうした確信がこめられているように思う。

ゲシュタルトの表情は空間の意味の中で最も初源的部分を成すが、意味内容の、客観的な言語表現による記述がむずかしい故に、研究の困難な分野である。本論文は、むしろ次章以下で扱う、「空間の操作的意味」にその中心を置いているが、その位置づけを明確にするためには、まずゲシュタルトの表情についての基礎的な言及が必要であったので、これによって序としたのである。

2. 地形空間の知覚と仮想の行動

2-1 空間の操作的意味

実生活のうちに知覚される空間や物体は、われわ

れの行動、または仮想の行動と結びついた様々な意味に充ちている。これを総じて、空間の操作的意味 (manipulative meaning) と呼んでおくと、ギブソンが指摘する意味のうち、これに属すると思われるのは次の3種である。

- 1) 物体は、把んだり、押ししたり、その上を歩けるように見える。仮想の空間運動の意味と呼んでよいであろう。
- 2) 食物は食べられるように見え、衣服は着用しようように見え、火はさわれば熱いように見える。仮想の利用または必要に基づく意味である。
- 3) 機械、装置、構築物などはその機能や能力に係る意味をもって知覚される。機械の意味と呼べるであろう。

これらの意味は、何らかのかたちでわれわれの仮想の触覚、温度感覚、筋肉感覚と結びついているので、操作的意味と称されて然るべきなのであるが、その実体について、より明確な認識を持つために、次の事実が指摘されるべきである。

第1は、操作的意味が言語の表示的使用 (referential use) によって、かなり正確に表現しうることである。この点は前章で述べた「空間に内在する意味」が言語表現を超えた性質を有するのと非常に異なる。

第2は、操作的意味の発生が後天的学習効果によると考えるのが妥当としても、決して過去の記憶の再生、あるいは推論の結果として意味が現れるのではなく、物の実在と意味が固く結びついていることである。例えば、鋏は物を切れるような存在として知覚されるが、過去の記憶を想起するという形式、または自分の手による仮想的操作の結果、論理的判断を下すという手続によってそれと知覚されるのではなく、鋏自体が、現にそうした性質を有するように現象するのである。

第3点は、対象の長時間凝視によって、意味が喪失する傾向が認められることである。これは、操作的意味が後天的に獲得されるところが大きいと考えられるが、空間の内在の意味とは、この点でもかなり決定的な差があるようである。

以上は、ギブソンによって基本的には指摘されていた事実を整理したのであるが、特に第3点は、空間芸術の心理学的理解を試みる上で重要な示唆に富む卓見である。視覚芸術の最奥部には、物が実在すること自体の魅力に対する感受性が横たわっているとは多くの論者が指摘するところであり、また、芸術家自身がそう考えていた証拠は豊富なのであるが、

その心理的機制は、物の長時間凝視による操作的意味の崩壊と、それに伴う空間の内在の意味の顕現が少なからず関与しているように思える。

空間の操作的意味は、過去の操作的体験が基になって形成されるものであるが、一度その意味が獲得されると、過去の学習とは全く切り離されて、対象自身がそうした性質を備えた、自足的な風格を持って立ち現れることは鋏の例で述べた。これは充分注意すべき心理的現象である。景観知覚の現象において、ときに山や樹木が擬人的に見られることと関係があるものと思われる。

操作的意味の現れ方が対象物随伴の形式をとるとしても、その意味内容からして当然、観察者自身の仮想の行動、または働きかけが付随して生ずる。しかし、その関与の程度は、対象によってかなり相異がみられる。ギブソンの挙げている第1の意味の場合は、空間の中への自己の身体の仮想的移動までを含む、極めて積極的な自己関与が、その中核を成している。それに対して第2の意味の場合は若干それが後退し、対象物自体の属性としての性格が強く、仮想の行動の誘発、または禁止という心的機制はややうすらいでいる。第3の機械の意味においては、対象物の内部に働く自己完結的な仮想的操作として知覚されるのである。例えば、橋脚は桁を下から支え上げているように見える。(但し、橋の形式によっては桁が橋脚の上ののしかかっているように見える。両者は力学的には同時であっても、視知覚の実態としては異なるのである)。しかし、このような場合であっても、よく注意して自省すると、橋脚にかかる力は、観察者の仮想の筋肉感覚によって、はじめて心理的に実在しうるのでと思われる。いわば、橋脚が観察者自身の代理、または延長としての役割を果たすという形の心的機制によって、やはり間接的に、空間への自己の仮想の参画が果たされているといえる。

空間の操作的意味とは、行動主義的立場からいえば、基本的にはトールマンのサイン・ゲシュタルトと等価と考えてよいであろう。

さて、空間知覚に固有の操作的意味に関する、以上のような基礎的考察を前提として、主に交通行動との関連で景観のスケールの空間知覚の問題を考えてみたい。

2-2 地形空間の知覚

前節の内容を拡張して考えれば、景観論的な大スケールの空間知覚における操作的意味も概ね類推し

うるのであるが、様々な記録、または美術作品によって一般論として実証的に示し、さらに次章では、地形や構築物の様々な透視形態と、それに対応する地形空間の操作的意味との関連について、交通行動の観点からやや仔細な検討をしようと思う。

景観的大空間の意味的知覚を研究する一つの重要な手掛りは、風景画、またはそれと類似の作品を調べてみることである。風景画を参考資料とする場合、描かれている内容に注目すべきことは勿論であるが、それを行なう前に、画の使われ方、あるいは鑑賞のされ方に関する情報には、格別の注意を払う必要がある。そこに空間の意味知覚を研究する客観的な鍵があるからであり、日本の山水画には、この点特に有用な資料となる作品が多い。以下実例によって考察を進める。

(1)書斎画 室町山水画のジャンルに「書斎画」と称されるものがある。国宝の「溪陰小築図」(Fig. 1)や「竹斎読書図」などが特に知られているが、瀟洒な山容の地形に抱かれるようにして、流れのほとりの古びた樹陰に一軒の茅屋が描かれ、室内で僧らしき人物が書を読んでいる、というほとんどお定まりの図柄で、机や文房具まで細かく描かれているものもある。中世の禅僧が理想とする風景を描かせたという性格もあろうが、業成って隠退する僧に対し、仲間の僧たちがその徳を敬し、合わせて撰ばれた隠棲の地の風光をうらやむというような意味の賛をよせるのが通例であつたらしい。美術史家によれば、山水の中に配された小屋と人物という点景は、観る者の視点を、そこへ惹き込むことを意図した手法といわれている。点景の人物はいわば代理の自我であり、その人物に仮託して風景を楽しむわけであるが、このような、「空間への仮想の参加」という心理状態は、賛による「詩画一致」の楽しみ方によって、一層確かなものになっていると考えてよいであろう。

(2)臥遊 瀟湘八景図は室町期から近世まで格別好まれた山水画のテーマであるが、「臥遊」と称される観賞方法を暗黙の前提として描かれることが多かった。東京国立博物館蔵の「瀟湘臥遊図」(Fig. 2)はその典型的な作品である。眼下に広がる大空間は茫乎とした大気の色配に満たされ、複雑な山容と水面とが微妙に入り組んだ地形のひだを、次々と目で追いかけてゆくうちに、いつの間にか、風景の中を周遊している気分させられてしまう仕組みになっている。気がつくとも山麓のわずかばかりの、気持よさそうな平場に家が点々とし、人影も動いている。



Fig. 1 溪陰小築図* (京都・金地院蔵、部分)
A landscape (Konchi-in Temple)



Fig. 2 瀟湘臥遊図** (東京国立博物館蔵、部分)
A landscape (National museum of Tokyo)

漁夫の船、橋、そして道らしきものが適所に配され、まさに居ながらにして瀟湘の地に遊ぶ感が得られるのである。

瀟湘の八景は空間の形状よりも暮雪、夜雨、夕照など天候と光の変化に重点を置いた景観パターンを楽しむのであるが、感触に富んだ大気の実在感が、空間への臨場感をひき出す誘い水になっているようである。瀟湘八景に限ったことではないが、わが国の山水画の観賞方法の一つの特徴は、絵の前に「題詠」が行なわれたことであると思われる。臥遊によ

* 朝日新聞社発行「アサヒグラフ増刊・美術特集「日本の山水画」展」図15より

** 至文堂発行「日本の美術No.124「瀟湘八景図」」図2より

る、「空間への参加」によってもたらされた詩境の高さを実証的に表現し、同時に、より濃密な臨場感を互いに保障し合うために、参会者による詩作が行なわれたのは至極自然であつたらう。

(3) 名所図絵 近世になると実景描写を基礎にした、おびただしい数のいわゆる名所図絵の類が制作されたが、名所案内という本来の機能を全うするために、実景の中に地名を記したもので、観る者の仮想の参加を誘う性格が強いのは当然であつた。しかし、本来の名所図絵でなくても、実景描写に基づく優れた芸術的作品のうちに、その鑑賞方式において、名所図絵と同様の傾向を暗黙のうちに期待されている作品は多い。雪舟の「天橋立図」などは実景山水画として充分独立した絵画的価値を有するのであるが、その細密で強い実在感を与える筆致に加えて、要所、要所に地名、建築物名が書き込まれていて、臥遊的観賞方法をあたかも当然の前提としているかのようなのである。

やや降って、近世においては祇園南海の筆と伝えられる「紀州山水図巻」(Fig. 3)はその代表格に挙げてよいであろう。通い慣れた熊野中辺路の真景をパノラミックに描いた作品である。表情豊かな、奥深い山並と、複雑に出入りする海岸線にはさまれた狭隘な平地に、神社や森が点々とし、貧しい畑が広がり、漁村がうずくまっている。その中を中辺路が見えかくれしながらどこまでも続いていくのである。いつまで見ていてもきりのないような楽しい絵であるが、例によって地名が要所要所に書き込まれてい

る。この作品の著しい特徴は筆致よりも、図巻という形式にあると思われる。幅はわずか1尺たらずだが、長さは12m余りに及ぶ。これを広げて一度に見てはいけないのであって、片方の手で軸を繰りながら、一方の手で巻きとりつつ、少しずつ、眼前の風景の「継起的な展開」を楽しむのである。風景の上半には、地理的な説明や土地ゆかりの名歌などが記されていて、要するにシークエンシャルな場面展開によって観る者を空間に惹き込むという、「絵巻物」と同じ手法が用いられていることが分かる。

継起的体験の巧妙な演出によって、空間への参加意識を高揚させる手法は臥遊的山水画一般の傾向である。瀟湘八景型山水画においても、初期のものは、一景ごとに完結した地形と絵画構成をとるものが多いが、次第に「多景同幅」の傾向を示すようになり、遂には八景すべてが一画面の、連続的な大地形描写のあちこちに配される型式が出現する。それによって、趣の異なる八景を、連続的な臥遊によって楽しむことを可能にしているわけであるが、この手の構成においては、「江天暮雪」の山一つ向う側は「山市晴嵐」ということになり、はなはだ融通無碍で、超論理的な行動を享受するようになっている。

わが国の山水画、特に瀟湘八景型山水画は、強度の俯瞰景によって大景を写す作品が多く、平遠山水型は比較的少ない。これは俯瞰景自体が絵画的構成の魅力の有しているというよりも、やはり臥遊の思想が基本になっているからであろう。即ち、わが国の山水画は、芸術作品としての自立的価値の確立を



Fig. 3 紀州山水図巻* (伝祇園南海筆、東京国立博物館蔵、部分) Landscape in Kishu (National museum of Tokyo)

*朝日新聞社発行「アサヒグラフ増刊・美術特集 “日本の山水画”展」図39より

主張するよりは、臥遊を楽しむための実用的道具としての性格が多分にあったと思えるのである。絵画においてこうした知覚が可能であるのは、「詩画一致」のような、絵画に固有な補助手段の効果もあるが、むしろ、それは山水画を臥遊のために用いた証拠の一つと考える方が良い。根本的な原因はやはり、実空間の風景自体が、空間の操作的意味に基づいた仮想の行動を誘発する性質を持っているからであろう。

従って、本項で述べたことを、そのまま風景知覚における仮想行動の特徴と考えると、それを改めて列挙すれば次のようにまとめることができる。

(i) 風景知覚には、空間の操作的意味を源泉とする多様かつ重層的な仮想行動が伴う。行動型式は空間の透視形態と関連するが、特に空間の中を移動するという広義の交通行動を本論文ではとりあげる。

(ii) 空間への仮想的参加は、基本的には自我の空間関与であり、景観内の人物は代理自我としての性格を有し、仮想的参加の促進効果をもつ。

(iii) 空間のシークエンシャル(継起的)な体験によって、空間参加意識は高められる。

(iv) 誘発される仮想行動の様式および空間に対する抵抗感、空間の真の形状ではなく、その透視形態に依存して決まる。

(v) しかも、仮想行動する自己の仮空の身体寸法は、それを受け入れる空間の実スケールと非斉合的である(例えば、遠くの家や橋が“手にとる”ように見える)。すなわち、仮想行動と空間との対応関係は超論理的傾向を有する。

さて、景観的スケールの大空間の知覚と、そこから派生する仮想行動は以上のように要約される特徴をもつが、景観体験の生の姿は、このような空間体験が、更にそれによって喚起される情動によって自在に色づけされたものである。景観という視覚形象の全体構造が、上記のような視覚心理学的な意味体験をふまえた上で、さらに象徴として働く、という点に注意すべきである。この時、景観は約束事(conventional)によって意味を示すのではなく、ランガー⁴⁾の云い方に従えば空間の視覚的特徴によって現示的(presentational)に意味表示するのである。景観体験をより正確に、しかも要約的に表現するには、単に仮想行動とそれに随伴する情動体験とするより、景観自体を一つの象徴と考える方がよい^{*}。何故なら、景観体験の内容には、現下の個別の仮想行動体験を超えた、その類概念、または、より根源的な類型的表象、並びにその空間形象が、暗喩(metaphor)

の力によって表現しうる一切の表象と情動が存在するからである。こうした高次の象徴作用においては、空間の操作的意味や、「空間の内在の意味」が関与していることは否定し得ないが、さらに、それらを包含する高度の象徴の意味が重層的に発生していると考えられるのである。

3. 交通空間と景観体験

景観に関する以上のような概括的な説明を念頭におきながら、空間の透視形態と景観体験との関係に焦点を絞って、実例に立ち到った、より設計論的な検討を試みる。交通行動以外の象徴の意味体験については、例えば、参考文献5を参照されたい。

(1) **道路の線形** 運転者の位置から道路を見た状況を考えて、至近距離にある線形は現下の運転行動との連成状態の一環として、正確に知覚される必要がある。一方、必要視距より遠方の線形は、運転行動上、理論的には何らの影響もなくて当然であるが、線形設計の慣例によれば、その透視形態の良否は視距に遠についても注意深い検討が行なわれる。透視形態が急曲したり(Fig. 4)、ステップ型になる線形は避けるようにするのが原則である。こうした線形は運転行動に危険な影響を与えるおそれがあると説明されることが多いが、むしろ視距に遠の線形についての運転者の評価は現下の運転行動と直接結びつくのではなく、景観としての知覚によると考える方が納得しやすい。すなわち、運転行動の延長としての仮想の走行が、はるか遠方の線形上で既に生じつつある。ところが仮想行動は、空間との対応関係が超論理的であって、現実の制約よりも、運転行動に潜在

*厳密に言えば、現に目撃されている、視覚心理学的な空間でなく、何らかの抽象過程を経た、現実に関するダイナミックなイメージ(心象)が象徴(Symbol)としての資格を有するというべきであろう。この過程を経て感覚は初めて人間の様々な、有意義な諸経験の脈絡の中に定立され、視覚心理学的現象を超えて象徴の意味をもつに到る。しかし、イメージの形成は人間の精神活動の本質に強く根ざしたもので、目撃とともに遅滞なく自発的に行なわれるもので、視覚的形象としての景観をもって即ち象徴としても同じことになる。

何らかの形式化と抽象過程を経ているからといって、景観象徴の「意味」が、概念的表象の範囲にとどまると考えるのは正しくないであろう。むしろ、現示的シンボル特有の暗喩的ファンタジーの力によって「有情の生」を象徴的に表象せしめるのである。

従って、景観知覚を象徴過程を含むものと考えてということが、ベルグソン⁶⁾のこのような形而上的な実在の意識の持続と背馳するようなことは全くない。むしろ逆に、「直接われわれの精神に与えられている事象」とは、景観の象徴的意味体験の結果、初めて生ずる豊饒な「意識」を含むものと考えてよいと思われる。

する固有の願望に従った、しかも大づかみな行動をとろうとするので、透視形態における曲率の急変や縦断方向の複雑な動きとの間に隔離が生じる。透視形態が円滑さを欠く線形は運転に伴う仮想行動への妨害の象徴として働く、と言い換えることもできる。このことは逆にいえば、それが物理的に妨害的であるかどうかとは、一応別問題であるということになる。

(2) 線形に隣接する空間の形状 道路利用者の仮想行動は総体として、前方の道路線形に沿って移動すると考えられるが、その実体はむしろ、隣接する地形や建造物によって構成される立体的な空間形状に導かれて、その感触と抵抗感を確かめつつ、自在に進行するという形をとる。仮想行動のこうした性

質のために、道路線形が、隣接地形の大まかなリズムと歩調を合わせていなければ心理的満足感は得られない。Fig. 5の線形は、地形空間の形状が要請するところから先導するように飛翔してゆく自己の仮想行動と線形とがうまく照合している。蛇行する曲線が前方に3個以上見える線形は好ましくないという経験則があるが、こうした線形は多くの場合、見かけ上、地形との関係における必然性が直観的に納得いかないのである。地形空間の大局の流れに沿って、滑らかに進行しようとする仮想行動の超論理的動きと、実際の線形の見えとの折合いがつかないということであって、結局この場合には、線形が仮想行動の妨害象徴として働くことになってしまう。

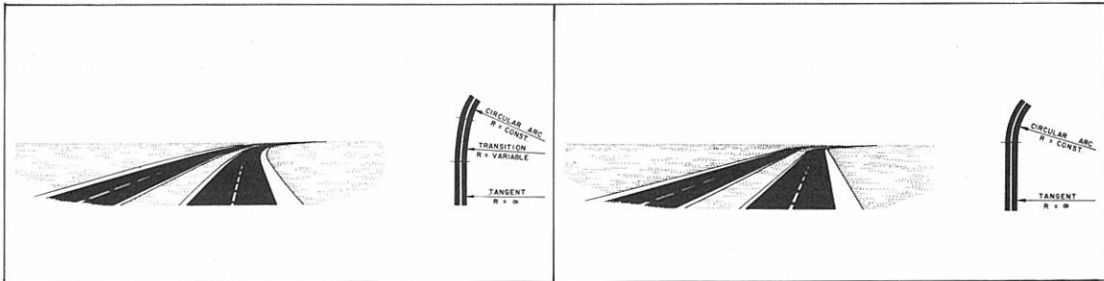


Fig. 4 (a) 良い線形
Good alignment

(b) 悪い線形
Alignment with sharp kink (from "Man-Made America" by courtesy of B. Pushkarev)

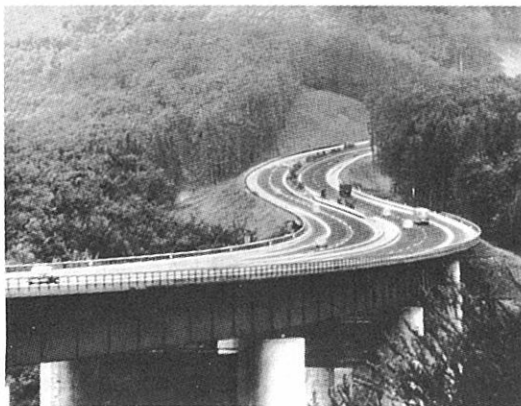


Fig. 5 ニュールンベルグ・アシェフェンブルク間高速道路
Autobahn from Nürnberg to Aschaffenburg



Fig. 6 別府・阿蘇間道路
Highway from Beppu to Aso

「地形と線形との調和」と一般に称されている設計原理の心理的機制には、こういう一面があろうと思われる。

交通空間の形成には、そのフォーメーションを確保するための土工がつきものであるが、道路利用者の視点からは景観上、特に切土が問題となる。地形の人工的な切断は、地形心理学に興味深い問題を提供するが、運転行動をする人間から見ると、切土はあたかも自己が地形を切断しながら進んで行くような、筋感覚的抵抗を伴うものである。切土面と地形との接触の見えが鋭利なほど、この心理的機制は強く働くのである。Fig. 5とFig. 6との差は明瞭であろう。切土に固有の、こうした力動的な見え方を意識した、新しい造形の可能性を否定する必要はないが、何の配慮もなければ妨害象徴となる傾向は否定しがたい。

道路に隣接した人工的構築物の形体についても、類似の現象が見られる。跨道橋はその典型的な例であって、Fig. 7(b)よりもFig. 7(a)のように、橋台の代わりに側径間をとった型式が高速道路では多用されるようになってきている。(a)の方がはるかに通過しやすいように見える。(b)の場合は重くしい橋台の壁面が、進行方向に直角にせり出し、視野は狭くされて、進行を暗に妨害するようである。つまり、仮想行動は空間形状の、この象徴的な力に対して、鋭敏な反応を示すように思える。(b)の場合でも、橋台の前面に植栽して、コンクリート壁面の硬い見えを和らげると、かなり妨害的な力は後退するのである。

街路景観についても、基本的には似たような現象が見られる。街路の場合は歩行交通も含まれているが、たとえ速度は遅くとも、前方へ進むという交通行動の基本的構造は保持されているわけである。従って、歩行者であれ、自動車の運転者であれ、街路空間の中を前方へ進もうとする、願望的仮想行動を潜在させていると考えてよいであろう。街路において最も目立つのは建築の列であって、その構成によって街路の表情は著しく変化する。古典的な街路構成においては、建築物の高さと壁面線はそろえるのが通例である。Fig. 8のように両方とも不均一な街路の景観をみると、その透視形態にいくつかの著しい特徴が見られる。

第1に建築物の側面が露出する。街路沿いの建築物の側面はファサードと違って、設計密度が低いから、その表情は極めて鈍重である。こうした重く堅い、大きな壁面が、街路軸と直交する方向に多数見

えることになる。第2に、形と材質において、同様に堅く、しかも目立つ色彩の看板と広告物が、同じく進行方向に直交する形で多数せり出している。第3に建築物の高さの不均一によるスカイラインの凹凸、第4が往々にして見られる電柱の列である。その鋭い針のような形態が街路軸と直交し、かつ繰り返して提示される。こうした街路景観の特徴はすべて仮想の交通行動に対して妨害的な働きをし、妨害象徴を構成していることは、都市間道路の例との構造的対比を通じて納得しうるところである。

(3) **オリエンテーションとシーケンス** 交通行動のある瞬時の姿に着目するのではなく、より長い、まとまった時間の流れのうちにそれを理解しようと

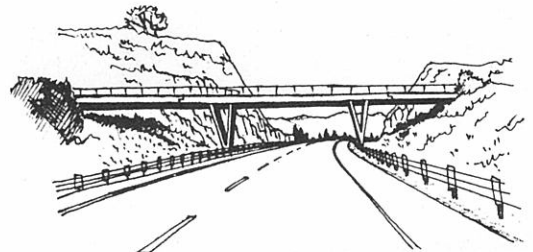


Fig. 7 (a) 側径間の大きな跨道橋
Flyover with wide side span

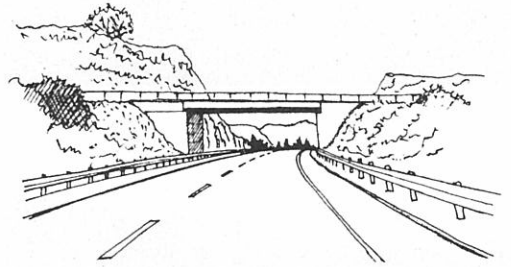


Fig. 7 (b) 橋台がせり出した跨道橋
Flyover with large abutment



Fig. 8 錯さうした街路景観
Visually disturbing street



Fig. 9 ランドマークの例：開聞岳
Sequential experience in an approach to a mountain

すると、景観体験のシークエンスを問題にする必要が出てくる。また、交通行動には必ず「目的地」の意識が随伴しているわけであり、これと景観体験とが、どう結びついているかという問題も考えておかなければならない。

第2章で述べたように、良好なシークエンスの提示は、空間への参加意識を高めることによって交通行動のリアリティーを保持せしめる効果がある。シークエンスの計画は、様々な性格のヴィスタやパノラマ、あるいは空間の閉塞の適度な交替と変化に着目することが重要であるが、ここでは、特にオリエンテーションとも関係するランドマークの意味について検討を加えてみる。ランドマークはある時間の流れにおいて適度な見え隠れを繰り返しながら、次第に近づけていく劇的な手法によって、観る者を空間の中へ巻き込んでいくわけであるが、言語を用いる演劇のような、論理を伴ったストーリーを考えることはできない。適度な隠蔽と提示による、期待感の持続と充足の継起的でリズムカルな体験を与えながら、全体を通して一つのテーマに的を絞りつつ、最期のクライマックスに到達せしめるのである。

この体験は同時にランドマークによるオリエンテーションを与えることにもなる(Fig.9)。こうしたオリエンテーションは交通行動に必要な地理的な位置と方向に関する情報を提供する、ということであるが、単に交通標識によって概念的、逐語的に情報を与えるのではなく、ある地域空間を象徴的に代表するようなイメージを直接、視覚的シンボルの集約的な力によって、提示するわけである。ランドマークとしては、秀麗な、印象深い姿をした山が選ばれることが多いが、そのようなランドマークを目指して移動してゆく人間の心理状態は、単に日常生活の心要を充足する交通行動を超えて、未だ定かには知られざる、超越的な何ものかに導かれていくという原始的な心象と暗喩的に繋がっているかのようである。山体山に向かって、ゆっくりと進んで行く、参道のシークエンシャルな意味深い儀式的行為(Fig.10)を想起してみると、両者の間に空間および人間行動における、構造的あるいは形態上のアナロジーが認められることに注目せざるを得ないのである。

どのような目的であれ、自己の身体が空間の中を移動するという事は、人類を含むあらゆる動物にとって、生きている限り反復して経験される、生命の維持に関わる基本的な体験である。こうした根源的な行為が円滑に行なわれうると期待と確信、

あるいはその行為自体の中に、暗喩的に内包される一切の意味や観念が、交通空間の中に象徴的な形で巧みに表現し得たとき、交通景観の傑作が生まれるのであろう。

参考文献

- 1) たとえばLorenz, H: *Trassierung und Gestaltung Von Strassen und Autobahnen*, (邦訳: 「道路の線形と環境設計」鹿島出版会, 昭和51年、あるいは「高速道路の景観」高速道路調査会, 昭和47年)を見よ。
- 2) 木田 元: 現象学, 岩波新書 1970.
- 3) Gibson, J.: *The Perception of the Visual World*, The Riverside Press, 1950.
- 4) Langer, K.: *Philosophy in a New Key* (邦訳「シンボルの哲学」岩波現代叢書, 1960.)
- 5) Appleton, J.: *The Experience of Landscape*, John Wiley & Sons, 1975.
- 6) Bergson, H.: *Introduction à la Métaphysique* (邦訳「哲学入門——思想と動くもの I」岩波文庫, 1950.)



Fig. 10 神体山に向かう参道のシーケンス：新田八幡宮 (川内市)
An approach to a sacred hill